[1979 பிப்ரவரி 26ல

திரு. ப. சுந்தரம் : தலைவர் அவர்களே, இந்தச் சாலையின் குறுக்கே ரயில்வே கேட் உள்ளதால், இந்த ரயில்வே கேட் ஜோலார்பேட்டையிலே இருப்பதால், அடிக்கடி ரயில் போக்குவரத்தும், கூட்ஸ் போக்குவரத்தும் இருப்பதால், அந்தப் பகுதி மக்கள் இந்தக் கேட்டைக் கடந்துதான் திருப்பத்தூருக்கோ அல்லது வேலூருக்கோ செல்லவேண்டி இருப்பதால், இந்த ரயில்வே கேட் அடிக்கடி மூடப்படுவதால், இந்த முக்கியத்துவங்களைக் கொண்டு, இந்தச் சர்க்கார் இதைப் போக்குவதற்கு உடனடியாக அங்கே மேம்பாலம் கட்டுவதற்கான செயற்குறிப்பு இந்த அரசிடம் உள்ளதா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, குறிப்பிட்ட மேம்பாலத்தைப் பற்றிய செயற்குறிப்பு அரசிடம் இல்லை. லெவல் கிராசிங்கில் மேம்பாலம் முக்கியமான இடங்களில் தேவையின் அடிப்படையில் கட்டப்பட வேண்டுமென்று, அந்த அடிப்படையில் இந்த அரசினுடைய பரிந்துரைகள் அவ்வப்போது மத்திய அரசுக்கு அனுப்பப்படுகிறது. ஆனால், மத்திய அரசைப் பொறுத்தவரையில் கடந்த 3 ஆண்டுகளாக எந்த லெவல் கிராசிங்கிலும் மேம்பாலம் கட்டுவதற்கு அனுமதி தரவில்லை. இப்படி நிதி ஒதுக்கீடு தரப்படாமல் இருப்பதால், மாநில அரசு பலமுறை மத்திய அரசை இதுபற்றி வலியுறுத்திக் கொண்டு வருகிறது. மேலும் வலியுறுத்தும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. ப. சுந்தரம் : தலைவர் அவர்களே, இந்தப் பாலம் பற்றி மத்திய அரசுக்கு இந்த அரசால் பரிந்துரை செய்யப்பட்டுள்ளதா ? அப்படிச் செய்யவில்லையானால், உடனடியாக இந்தப் பரிந்துரையைச் செய்து, இதை நிறைவேற்றுவதற்கு இந்த அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இதைவிட மிக முக்கியமான பல பாலங்கள் 3 ஆண்டுகளாக பரிந்துரை செய்யப்பட்டும் மத்திய அரசிடமிருந்து பதில் வரவில்லை. தாங்கள் சொல்லும் முக்கியத்துவத்தைப் பற்றியும் பரிசீலனை செய்து, ஆய்வு செய்து அதன் அடிப்படையில் நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்படும்.

லாரிகளுக்கு தேசிய அளவிலான உரிமங்கள்.

* வினா எண் 168—திரு. மா. மணிமாறன் : மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) சரக்கு ஏற்றும் லாரிகளுக்கு தேசிய அளவில் பர்மிட் கோரி அரசிற்கு வேண்டுகோள் வரப்பட்டதா ?

(ஆ) என்ன நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டது ?

1979 பிப்ரவரி 26]

[முற்பகல் 9–10.]

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : (அ) ஆம்.

(ஆ) எஸ்.டி.ஏ. மாநில அரசு போக்குவரத்து அதிகாரியால் அறிவிப்பு (நோட்டிபிகேஷன்) செய்தபின் வரப்பெற்ற 25 விண்ணப்பங்களையும், மாநில போக்குவரத்து அதிகாரியின் 4—4—1977 தேதியில் தீர்ப்பினை எதிர்த்து எஸ்.டி.ஏ.டி. எனும் மாநில போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றத்திற்கு மேல் முறையீடு செய்து, அம்மன்றத்தால் மாநில போக்குவரத்து அதிகாரியின் மறு பரிசீலனைக்கு உத்திரவிடப்பட்ட 16 மனுக்களையும் ஆக மொத்தம் 41 விண்ணப்பங்களையும் விசாரித்து 12—2—79 ல் மாநில அரசு போக்குவரத்து அதிகாரி ஏற்கனவே காலியாக இருந்த 6 இடங்களுக்கும் 6 தேசிய பொது சரக்கு ஏற்றும் லாரி அனுமதி வழங்கி ஆணையிட்டது.

திரு. மா. மணிமாறன் : மொத்தம் எத்தனை பேர் மனு செய்துள்ளார்கள் ? எவ்வளவு பேருக்கு பர்மிட் கொடுக்கப்பட்டது ?

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : நான் ஏற்கனவே கூறினேன். காலியாக இருந்த இடங்கள் 6 என்று. ஒட்டுமொத்தமாக உரிமங்கள் 5—2—76-ல் இந்த ஆட்சி பொறுப்புக்கு வருவதற்கு முன்னால் 250 உரிமங்கள் இருந்தன. மொத்தம் 736 உரிமங்களுக்கு மனுக்கள் வந்தன. அவற்றில் 222 உரிமங்களுக்கு 9—4—76-ல் உரிமங்கள் வழங்கப்பட்டன. 28 உரிமங்களுக்கு அவர்கள் குறித்த காலத்தில் வாகனங்களை ஒப்புவிக்கத் தவறிய காரணத்தால் ரத்து செய்யப்பட்டு மீண்டும் 29—9—76-ல் மனுக்கள் வரவழைக்கப்பட்டு 10—12—76-ல் 28 மனுக்களின் பேரில் மீண்டும் உரிமங்கள் தரப்பட்டன. இந்த அரசு பொறுப்புக்கு வந்த பிறகு 12—2—79-ல் லாப்ஸ்டு வாகன்சி என்று சொல்லப்படுகிற விடுபட்ட காலி இடங்களுக்கு மட்டும் மனுக்கள் வரவழைக்கப்பட்டு எஸ்.டி.ஏ. யால் 16 மனுக்கள் ஆய்வு செய்யப்பட்டு காலி இடங்களான 6 இடங்கள் பூர்த்தி செய்யப்பட்டன.

டாக்டர் கே. சமரசம் : சரக்கு ஏற்றும் லாரிகளுக்கு தேசீய பர்மிட் வழங்க என்ன விதிமுறைகள் கையாளப்படுகின்றன ? எவ்வளவு கட்டணம் வசூலிக்கப்படுகிறது ?

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : நேஷனல் லாரி பர்மிட் என்று சொல்லப்படுகிற தேசிய சரக்கு வாகன அனுமதி மத்திய மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் 55 மற்றும் 63 கிளாஸ் 11 பிரிவின்படியும், 30—10—75 ஆம் தேதிய மத்திய உள்

துறை அரசு ஆணையின்படியும், மத்திய அரசு அவசரச் சட்டம் 1976 ஆம் ஆண்டு 25-வது திருத்தச் சட்டப்படியும் உரிமங்கள் வழங்கப்படுகின்றன. அப்படி வழங்கும்போது இண்டர் ஸ்டேட் பர்மிட் என்று சொல்லப்படுகிற மாநிலங்களுக்கு இடையிலான உரிமங்களை ஏற்கனவே பெற்று ஓட்டுகிறவர்களுக்கு 50 சதவிகித உரிமமும், மாநிலத்துக்குள்ளேயே சரக்கு உந்துகளை ஓட்டுகிறவர்களுக்கு 25 சதவிகித உரிமமும், புதிதாக வருகிற ஓட்டுநர்களில் எக்ஸ் சர்விஸ்மென்னுக்கு 25 சதவிகிதமும், தாற்காலிக பர்மிட் (டெம்பரரி பர்மிட்) வைத்து ஓட்டுகிறவர்களில் எந்த அளவுக்கு தற்காலிக பர்மிட் அதிக அளவுக்கு வைத்திருக்கிறார்களோ அதைப் பொறுத்து அவர்களுக்கு முன்னுரிமை தர வேண்டுமென்ற அடிப்படையில் உரிமங்கள் வழங்கப்படுகின்றன.

திரு. ப. சந்திரன் : காலியான ஆறு இடங்களுக்கு தேசிய பொது சரக்கு வாகன உரிமங்கள் வழங்கப்பட்டதாகக் கூறியிருக்கிறார்கள். அதற்கு முன்னதாக உரிமங்கள் எவ்வளவு பேருக்கு வழங்கப்பட்டது? எப்போது வழங்கப்பட்டது?

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : ஏற்கனவே நான் அது பற்றிக் கூறினேன். 12—2—79-ல் காலியான 6 இடங்களுக்கு உரிமங்கள் வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்த ஆட்சி பொறுப்புக்கு வருவதற்கு முன்னால் 10—12—76-ல் 28 இடங்களுக்கும் 9—4—76-ல் 222 இடங்களுக்கும் உரிமங்கள் வழங்கப்பட்டிருக்கின்றன.

திரு. துரை முத்துசாமி : தலைவர் அவர்களே, தினம் தினம் காலையிலே பத்திரிகையிலே பார்க்கிறபோது விபத்து ஆண்டாக இருக்கிற வகையிலே லாரியோடு பஸ்ஸும் பஸ்ஸோடு லாரியும் மோதியதாகச் செய்திகள் வந்துகொண்டே இருக்கின்றன. இரவு நேரங்களிலேதான் லாரிகளை ஓட்டவேண்டுமென்று கொண்டுவரக்கூடிய முறையிலே அவைகளைத் தடை செய்ய அரசு முன்வருமா? அதற்காக சட்டம் கொண்டுவரப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : தலைவர் அவர்களே, சாலை விபத்துக்களைப் பார்க்குமுகத்தான் இதுபோன்ற சரக்குப் பேருந்துகள், நெடுந்தூரம் செல்கின்ற சரக்குப் பேருந்துகள், நேஷனல் பெர்மிட், இண்டர் ஸ்டேட் பெர்மிட் என்ற முறையிலே வாங்கியிருக்கின்ற சரக்குப் பேருந்துகள் ஆகியவைகளில் இரண்டு ஓட்டுநர்கள் இருக்கவேண்டுமென்று தென் மாநில அரசுகள் உத்திரவு பிறப்பித்துள்ளன.

1979 பிப்ரவரி 26]

திரு. வெ. பாலகுரு : தலைவர் அவர்களே, அண்மையிலே தென் மண்டல சரக்கு வாகன உரிமங்கள் எத்தனை பேர்களுக்கு வழங்கப்பட்டன? அவைகள் எந்த விதிகளின் கீழ் வழங்கப்பட்டன என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் தெரிவிப்பார்களா?

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அண்மையிலே 5 ஸ்டேட் பெர்மிட் என்று சொல்லப்படுகிற தென் மாநில சரக்கு வாகன உரிமங்கள் 261 பேர்களுக்கு வழங்கப்பட்டன. அவை மத்திய மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் 55—வது பிரிவு, தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகனச் சட்டம் 189 இ, 2, 4 ஆகிய பிரிவுகளின் அடிப்படையிலே வழங்கப்பட்டன. மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் எந்த எந்தத் தகுதியின் அடிப்படையில் எந்த விதியின் அடிப்படையிலே உரிமங்கள் வழங்கப்பட்டன என்று கேட்டார்கள். தன் பெயரிலோ, தன் மனைவி பெயரிலோ, கூட்டு வணிக நிறுவனத்தின் பெயரிலோ, கூட்டாளியின் பெயரிலோ தேசிய அனுமதியோ, கூட்டு மாநில அனுமதியோ அல்லது 4 சரக்கு வண்டிகளுக்கு மேலோ இல்லாதவரும் கர்நாடகம், ஆந்திரம், கேரளம் போன்ற அண்டை மாநிலங்களுக்குள் மேற்குறிப்பை ஒப்புவிப்பவரும் ஆன, மனுதார்களுக்கு முன்அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது. கேரள மாநிலத்திலே இண்டர் ஸ்டேட் பெர்மிட் என்று சொல்லக்கூடிய பெர்மிட்டைப் பெற்று சரக்கு பேருந்தை ஓட்டியவர்கள் 17 பேர்களும் மனுச்செய்தார்கள். அந்த 17 பேரும், அவர்களில் யாருக்கும் பாரபட்சம் இல்லாமல் அவைகளை ஒப்புவிக்க முன்வந்த 17 பேருக்கும் உரிமங்கள் ஒட்டுமொத்தமாக வழங்கப்பட்டன. கர்நாடக மாநிலத்திற்கு ஒருமுனைவரி சலுகை வைத்திருக்கும் 92 மனுதார்கள் தங்களது இலவச வரி மேற்குறிப்புகளை ஒப்புவிக்க சம்மதம் தெரிவித்தனர். அவை முதுநிலைப்படி வரிசைப்படுத்தப்பட்டது. கூட்டு மாநில அனுமதிகளின் எண்ணிக்கை குறைவாக உள்ளதால் முதல் 30 பேருக்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டது. முதல் 30 பேர்களிலே யார் முதல் தேதியிலே உரிமையைப் பெற்றார்களோ அவர்களுக்கு முதல் உரிமையும்,இரண்டாவது நாளிலே பெற்றவர்களுக்கு இரண்டாவதாகவும், 3-வது நாளிலே பெற்றவர்களுக்கு மூன்றாவதாகவும் இதுபோன்று கொடுக்கப்பட்டது. அதுபோன்று டேட் ஆப் ரிஜிஸ்ரேஷன் என்பதில் சீனியாரிட்டி என்று சொல்லப்படுகின்ற முறையிலே அந்த விதிமுறைகளின்கீழ் 97 பேர்களில் முதல் 30 பேர்களுக்கு வழங்கப்பட்டது. ஆந்திர மாநிலத்திற்கு இலவச மேற்குறிப்பு வைத்திருக்கும் 163 மனுதார்கள் தங்களுடைய இலவச வரி மேற்குறிப்புகளை ஒப்புவிக்க சம்மதம் தெரிவித்துள்ளனர். அவை முதுநிலைப்படி வரிசைப்படுத்தப்பட்டது. அவர்களிலேயும் யார் முதல் நாளில் உரிமம் பெற்றார்களோ அவர்களுக்கு முதலாவதாகவும், இரண்டாம் நாளிலே பெற்றவர்களுக்கு இரண்டாம் நாளிலேயும், மூன்றாவது நாளிலே பெற்றவர்களுக்கு மூன்றாவதாகவும் வழங்கப்பட்டது. அடுத்து தாற்காலிக உரிமம் என்ற அடிப்படையிலே டெம்

பரரி பெர்மிட் வைத்திருக்கின்றவர்களுக்கு அந்த மனுதாரர்களுக்கு 42 பேர்கள் மனுச் செய்தார்கள். அந்த 42 பேர்களுக்கும் வழங்கப்பட்டது. நீலகிரி மாவட்டத்தில் அரசின் தேசிய மடித் திட்டக் கொள்கையின் காரணமாக பேருந்து வண்டிகளை இழந்த நபர் ஒருவருக்கு சட்டப்படி வழங்கப்பட்டது. அதோடு தாழ்த்தப்பட்ட மக்கள் மற்றும் பழங்குடியினர் பிரிவைச் சார்ந்த 6 மனுதார்கள் மனுச் செய்துகொண்டனர். அந்த 6 பேர்களுக்கும் கொடுக்கப்பட்டது. அடுத்து எக்ஸ் சர்வீஸ்மென் என்ற அடிப்படையிலே முன்னாள் இராணுவத்தினர்களுக்கு சரக்குவண்டிகள் ஓட்டுநர் பயிற்சி பெற்றவர்கள் 40 பேர்கள் மனுச் செய்தார்கள். அந்த 40 பேர்களுக்கும் கொடுக்கப்பட்டது. இலங்கை அகதிகள் ஓட்டுநராகப் பயிற்சிபெற்றவர்கள் 15 பேர்கள் மனுச் செய்தார்கள். அந்த 15 பேர்களுக்கும் வழங்கப்பட்டது. ஓட்டுநர்கள் உரிமத்தோடு பொறியாளர் பட்டப்படிப்பையும் படித்தவர்கள் 7 பேர்கள் வழங்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். அதோடு உரிமையாளர்களும் ஓட்டுநர்களாகவும் உள்ள மொத்தம் 76 பேர்கள் மனுச் செய்திருக்கிறார்கள். அந்த ஓட்டுநர்கள் உரிமம் எடுத்த தேதி முதுநிலை வரிசைப்படி அவர்களில் முதல் 23 பேர்கள் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு அவர்களுக்கு வழங்கப்பட்டது.

[முற்பகல் 9–20]

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : தலைவரவர்களே, இந்தக் கூட்டத்தொடர் இன்றோடு முடிவடைகிறதா அல்லது நாளையும் அவையைக் கூட்டி நடத்துகின்ற எண்ணம் இருக்கிறதா? ஏனென்றால், இப்பொழுது போகின்ற போக்கைப் பார்க்கும்பொழுது இன்றைய தினம் முடிக்கும் வாய்ப்பு இல்லை என்று எண்ணுகிறேன். பல அங்கத்தினர்கள் ஊருக்குப் போவதற்கு டிக்கெட் எடுத்து விட்டார்கள். கூப்பனை மறுபடியும் ரீபண்ட் செய்வது என்பது மிகவும் கடினம். கேள்விக்குப் பதில் கூறும்பொழுது அமைச்சரும் பதிலைச் சுருக்கமாகச் சொன்னால் நீங்கள் விரும்புவதைப்போல் ஒரு மணி நேரத்திற்குள் கேள்வி நேரம் முடிவடையும். அதற்குத் தேவையான நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டால் நலமாக இருக்கும் என்று கூறிக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : நான் ஏற்கனவே சொன்னதைப் போல, விரிவான பதிலாக இருக்குமானால் அச்சடித்து மேசை மேல் வைத்து விடுவது நலமாக இருக்கும். பதிலுக்காக நீண்ட நேரம் எடுத்துக்கொண்டால் நேரம் வீணாகிவிடும். ஜேம்ஸ் அவர்கள் சொல்வதில் நல்ல கருத்து இருக்கிறது. நீண்ட நேரம் ஆகுமென்றால் பதிலை அச்சடித்து மேஜையின்மீது வைத்து விடலாம்.

[1979 பிப்ரவரி 26]

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, மூல வினாவாக இருந்தால் அச்சடித்து வைத்து விடலாம். நான் நீண்ட நேரம் பதில் சொன்னது துணைக் கேள்விக்குத் தான் என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்குக் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் தெளிவாக விளக்கம் தருவதுகுறித்து நான் மறுத்துக் கூறவில்லை. ஒரு மணி நேரத்திற்குள் காரியங்கள் முடிய வேண்டுமென்றால் இந்த நிலையை மேற்கொண்டால் முடியாது என்பதற்காகத்தான் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

முதியோர்களுக்கு உதவிப்பணம்

*வினா எண். 178—திரு. என். கிட்டப்பா :
திரு. பசா. அழகர்சாமி : மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

அறுபது வயதுக்கு மேற்பட்ட எல்லா முதியோர்களுக்கும் உதவிப்பணம் வழங்கும் யோசனை அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா?

திரு. எம். வின்சென்ட் (அமைச்சரின் பேரவைச் செயலர்): இல்லை.

திரு. என். கிட்டப்பா : தலைவரவர்களே, அறுபது வயதுக்கு மேற்பட்டவர்களுக்கு எந்தெந்த வகையானவர்களுக்கு, எந்தெந்த அடிப்படையில் உதவிப்பணம் வழங்கப்படுகிறது? தற்பொழுது வழங்கப்படும் உதவித்தொகை மாதம் ஒன்றுக்கு எவ்வளவு என்பதை அறிவிக்க இயலுமா? அறுபது வயதுக்கு மேற்பட்ட எல்லோருக்கும் தர இயலவில்லை என்றாலும்கூட, குறிப்பாக தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்கு அந்த உதவித் தொகையை வழங்க அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

திரு. எம். வின்சென்ட் (அமைச்சரின் பேரவைச் செயலர்) : பேரவைத் தலைவரவர்களே, வாழ வழியற்று, மரபுப்படியோ வழக்கப்படியோ காப்பாற்றுவதற்குக் கடமைப்பட்ட உறவினரற்று அனாதையான நிலையில் உள்ள முதியவர்களுக்கு சமூகப் பாதுகாப்பு நடவடிக்கையாக அவர்களுக்கு உதவி அளிப்பதற்காக ''மூப்பு கால உதவித் தொகை'' வழங்கப்படுகிறது. புகலற்ற நிலையில் குருடு, தொழு நோய், மன நோய்,